

TEMAT
21
WIEKU

Jerzy
Domański

Prace i opoka

Jurzy Domański

Zagadka epoki

GB JORDNOL S.A.
UL. MICKIEWICZA 31
34-785 JORDANÓW
☎(187)75853 • POLAND



Wydawnictwo
Ministerstwa Obrony Narodowej

LEŚNIAKIEWICZ, Kętrzyn, Lipiec '79

Ziemi widzi wyłącznie ich powierzchnię dolną lub górną.

I wreszcie najrzadziej spotykana odmiana niezidentyfikowanych obiektów latających to gwiazdy mieniące się wszystkimi kolorami o charakterystycznych dla UFO możliwościach manewrowych. O nich do tej pory wiadomo najmniej. Przypuszcza się, że ich przeznaczeniem są również prace badawcze i rozpoznawcze środowiska naszej planety. Prawdopodobnie są to statki bezzałogowe, zdalnie kierowane, zaprogramowane i działające automatycznie. Ich odmienny kształt można wytłumaczyć pobudzeniem z innej planety, natomiast ruda, względnie metoda napędu pozostaje prawdopodobnie ta sama.

Wszystko są to jednak tylko okruczki wiadomości na temat niezidentyfikowanych obiektów latających, jakie do tej pory udało się zebrać i uporządkować.

Ala gdyby tak któregoś dnia NOL wylądował na ziemi i można byloby go bez przeszkód zbadać, wówczas dopiero poznalibyśmy dokładnie jego konstrukcję — pomyśli sobie niejeden z nas. Okazuje się, że sprawa mogłaby nie przedstawiać się tak prosto. Bo oto, jak napisano w szwajcarskiej gazecie „Neuch Europa” z grudnia 1956 r., na Spitzbergenie znaleziono podobno latający spodek porzucony przez załogę. Przewodniczący powołanej norweskiej komisji badawczej Darnhyl oświadczył: „Stwierdzamy kategorycznie, iż dysk ten nie mógł zostać skonstruowany w jakimkolwiek kraju na Ziemi. Wszyscy eksperci z ko-

muji zgodne orzekli, iż materiały, z jakich go wykonano, można otrzymać jedynie dzięki takim procesom chemicznym i fizycznym, których dotychczas nie znamy”.

Ponadto Darnhyl oznajmił dziennikarzom, że komisja badawcza nie opublikuje szczegółowego komunikatu, dopóki znaleziony obiekt nie zostanie zbadyany przez specjalistów z USA i Wielkiej Brytanii, a wynik badania nie zostanie z nimi przekonsultowany. Widocznie jakieś nieznane powody zdecydowały, że nie podano żadnego dalszego komunikatu w tej sprawie.

Można sobie zadać także pytanie, czy na Ziemi próbowano kiedyś zbudować statek powietrzny lub statek kosmiczny podobny do latającego talerza? Owszem, były takie próby.

Jak podaje w swojej książce pt. „Die deutsche Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges” autor zachodniemiecki Rudolf Luszur już od 1941 r. prowadzone były przez zespół konstruktorów: Niemców — Schrievera, Habermehla i Mithego oraz Włocha Bellonzo, prace nad skonstruowaniem obiektu latającego w postaci szerokiego, płaskiego, obracającego się wokół swej osi dysku, zwanego także latającą szybą, oraz umieszczonej wewnątrz niego nieruchomej kopułowatej kabiny. Latający dysk (Fliegende Scheibe) miał 42 m średnicy i za pomocą rozmieszczonych na zewnętrznej krawędzi dysku, przez które wylatywał strumień gazów, dając odrzut w żądanym kierunku, zdolny był wznosić się pionowo w górę, lecieć do przodu, do tyłu, względnie skośnie lub

opadać w dół. Pierwszy próbny lot odbył na nim konstruktorzy Habermohl i Schriever w Pradze dnia 14 lutego 1945 r. Podczas tego lotu, który trwał 3 minuty, dysk osiągnął prędkość ok. 3000 km/h i osiągnął wysokość 12400 m. Obliczeniowa prędkość tej dalszej konstrukcji wynosiła 4000 km/h. Nie osiągnęła jej, prace przerwano w związku z zakończeniem wojny. Przy okazji warto zaznaczyć, że równoległe do badań, które prowadzono w Pradze Czeskiej, identycznymi zagadnieniami zajmował się specjalny zakład konstrukcyjny we Wrocławiu, którego kierownikiem był inżynier Miethe. Na krótko przed kapitulacją hitlerowcy zniszczyli wszystkie prototypy latających dysków, a także ich plany.

Latający dysk zbudowany przez człowieka, mimo że swym wyglądem budząco przypominał NOI, nie miał jego najważniejszych cech charakterystycznych — nie osiągał nierzwykłych przyspieszeń i wielkich prędkości. Jego prędkość równa 2600 km/h była wtedy na pewno oszałamiająca, ale mimo wszystko bardzo mała w stosunku do osiąganych przez latające spodki. A wszystko dlatego, że napędzano go za pomocą rewelacyjnego, co prawda, wówczas silnika cieplnego — silnika odrzutowego, który nawet i dzisiaj mimo wielu udoskonalen, nie jest w stanie przekroczyć progu swoich możliwości technicznych.

Naszuwa się pytanie — czy istnieje lub może istnieć takie źródło napędu, które zapewniłoby statkom latającym tak fantastyczne osiągi, jakimi legitymują się latające talerze?

Do tej pory zawsze tak było, że największe wynalazki komunikacyjne, a więc wóz na kołach, statek, samolot itp. powstały w wyniku uważnej i analitycznej obserwacji przyrody.

Czy zatem i w tym przypadku odpowiedzi na interesujące nas pytanie należy szukać w przyrodzie?

Po wnikliwej obserwacji można prawie ze stu-procentowym prawdopodobieństwem stwierdzić, że w przestrzeni międzyplanetarnej oraz na Ziemi i innych planetach, ba, wszędzie we wszechświecie, istnieje siła zdolna do unoszenia w przestrzeni prawie wszystkiego z dowolną prędkością oraz również nieomal w bezruchu, a także pozwalająca na nagły start w górę z niezwykle prędkością. Jest nią siła ciężenia, zwana także siłą grawitacji.

Możliwość dowolnej regulacji siły ciężkości, co byłoby zadaniem silnika antygravitacyjnego, dostarczałaby właśnie takiej niezwykle dogodnej metody napędu. Wtedy łatwo można byłoby wytłumaczyć wszelkie objawy pozornego braku bezwładności, niezwykle wielkich przyspieszeń itp., gdyż talerze poruszałyby się po prostu w polu sił ciężkości w kierunku od Ziemi lub do Ziemi.

Takie pole sił można wytworzyć trzema sposobami: przez likwidację ciężenia zewnętrznego za pomocą sił magnetycznych, przez odciążenie oddziaływania pól grawitacyjnych Ziemi i innych ciał niebieskich, wreszcie przez odwrócenie kierunku działania grawitacji ziemskiej.

Czy to będzie możliwe? Jak najbardziej! Pierw-

dzać, ale w rzeczywistości wszystkie przesłanki na to wskazują, że pola magnetyczne i elektromagnetyczne powinny odpychać się od grawitacyjnego. Latający talerz prawdopodobnie wytwarza silne pole magnetyczne o regulowanym natężeniu. Odpycha się ono od pola przyciągania Ziemi, umożliwia ruch latającego talerza w dowolnym kierunku. Czy tak jest w istocie, brak jeszcze potwierdzenia. Wiadomo na pewno ze zjednoczonej teorii pola Alberta Einsteina, że między grawitacją a siłami elektromagnetycznymi istnieje ścisły związek i jakaś zasada ich współzależności. Nie została ona jeszcze odkryta.

Uczony radziecki D. D. Iwanienko, usiłując wyjaśnić istotę grawitacji, przyjął założenie, że podobnie jak elektryczność i magnetyzm przenoszą cząstki — elektrony, a światło — fotony, tak muszą istnieć cząstki przenoszące ciężar, które nazywał grawitonami. Jeżeli uda się je wyodrębnić i poznać ich właściwości, wówczas wytworzenie ujemnych grawitonów, np. w silniku antygravitacyjnym, pozwoli uzyskać olbrzymią siłę napędową. Z szeregu równań matematycznych ułożonych przez Iwanienkę wynika, że grawitony po bardzo długim czasie powinny zamieniać się w promieniowanie elektromagnetyczne. A więc jeżeli hipoteza ta jest słuszna, to grawitony znikają w bardzo dużej odległości od wysyłającego je ciała. Oznaczałoby to, że Ziemia, począwszy od pewnej krytycznej granicy nie znajduje się w sferze przyciągania dalekich galaktyk oraz że w przestrzeni kosmicznej istnieją określone skończo-

ne średnice ciężenia. Ponieważ jest to sprzeczne z tzw. Paradoksem Seeliger'a, który twierdził z kolei, że jeśli wszechświat rozciąga się w nieskończoność i zawiera nieskończoną liczbę gwiazd, to ciężar nie musi być również nieskończony w każdym miejscu — teoria Iwanienki nie została jeszcze przez naukę zaakceptowana. Trzeba jednak przyznać, że jest ona oryginalna i usiłuje wyjaśnić istotę grawitacji, a przynajmniej wskazuje drogę, po której należy kroczyć.

Jakby na potwierdzenie tego Amerykaninowi T. T. Brownowi udało się zbudować model statku latającego o napędzie elektrograwitacyjnym. W modelu tym siła nośna uzyskiwana jest przez silnik elektrograwitacyjny wytwarzający grawitony o ciężarze ujemnym. Dodatkowy ciąg silnika powstaje na tarczowym kondensatorze elektrostatycznym, umożliwiającym za pomocą przetworników ruch modelu w dowolnym kierunku. Podczas prób laboratoryjnych model o średnicy 0,5 m. przy napięciu na elektrodach 50 000 V, osiągał na torze kołowym o promieniu 3 m prędkość rzędu 19 km/h. Następnie przeprowadzono próby modelu na torze o promieniu 7,5 m, najpierw przy napięciu na elektrodach 150 000 V, a potem 15 000 000 V. Osiągano coraz większe prędkości lotu. Początek został zrobiony.

Przy okazji warto wspomnieć także o pracach zachodnioniemieckiego uczonego Burkharda Heima. Jako pracownik jednego z niemieckich instytutów chemii technicznej w 1944 r., w wieku 18 lat, padł ofiarą eksplozji, tracąc wzrok, obie dłoń-

Wielki fizyk
Hawking i jego
teoria

nie i częściowo słuch. Jednak nie zaimał się i po-
wejaście ukończył studia, a następnie zajął się
problemem grawitacji, a szczególnie możliwością
stworzenia grawitacji „ujemnej”, dzięki czemu
stałaby się możliwa regulacja odpychania się mas.
Teoretycznie Heim uzasadnił, że może istnieć ści-
śle związek między dwoma podstawowymi rów-
naniami fizyki: równaniem „zjednoczonego po-
la” Einsteina i równaniem Plancka. W swych za-
łożeniach Heim czterowymiarowy model wszech-
świata, który teoretycznie przyjął Einstein, wcho-
dzący jeszcze o dwa nowe wymiary. Heim, wraz
ze swym współpracownikiem Hancem Godlitem,
specjalistą od balistyki, zbudował model statku
latającego, który jest zdolny do przetwarzania fal
elektromagnetycznych w fale grawitacyjne. Wstęp-
ne próby modelu pozwalają mieć nadzieję, że być
może w przyszłości uda się zbudować statek kos-
miczny w kształcie elipsoidy, jak obliczenia wy-
kazują, o wysokości 12,5 m, o napędzie antygra-
witacyjnym. Statek ten będzie mógł osiągnąć
Księżyc w czasie 1,5 godziny, a podróż nim na
Marsa trwać będzie zaledwie 53 godzin.

Inną, również ciekawą, hipotezę o możliwości
zmniejszenia grawitacji ogłosił w latach pięćdzie-
siątych radziecki fizyk profesor dr Cyryl Sta-
niukowicz. Dowodzi on mianowicie do wniosku,
że wartość grawitacji nie jest stała, a zmienia się
w zależności od stanu cząstek elementarnych,
a szczególnie od temperatury. A więc przez zwiek-
szenie lub zmniejszenie temperatury jakiegokol-
wiek ciała lub obiektu można zmniejszyć grawitację

Profesor Staniukowicz przypomniał, że obniżenie
temperatury materii do zera bezwzględnego
(-273°C) zmniejsza znacznie siłę grawitacji, a być
może nawet spowoduje całkowite jej zaniknięcie.
I odwrotnie, zwiększenie temperatury materii
przynosi się do znacznego wzrostu siły ciężkości.
Jako przykład przytacza gwiazdę — białego
karła, która odznacza się szczególnie wysoką tem-
peraturą i niesłychaną grawitacją. Astronomowie
obliczyli, że materia 1 cm³ takiej gwiazdy waży
w odniesieniu do warunków ziemskich aż 22 tony,
co z górą milion razy przewyższa gęstość powietrza.

Już z tych kilku przykładów wynika, że napęd
antygravitacyjny może być wykorzystywany przez
niezidentyfikowane obiekty latające, gdyż jego re-
alizacja w warunkach ziemskich jest możliwa.

Wielce oryginalną hipotezę na temat napędu la-
tających statków ogłosił także w latach pięćdzie-
siątych amerykański inżynier Ross, na konfe-
rencji w Chapel-Hill. Oświadczył on, że do na-
pędu tajemniczych obiektów połączone grawitacje
antygravitacji z antymaterią. Cząstki antymaterii,
zdaniami uczonego, takie jak dodatnie elektrony,
antyprotony itd., powinny być przez zwykłą mate-
rię nie przyciągane, lecz odpychane. A jeżeli tak
byłoby w istocie, to wystarczyłoby stworzyć taki
układ, w którym jedna część byłaby wykonana
z normalnej materii, a druga z antymaterii. Za-
leżnie od ustawienia w stosunku do Ziemi układ
taki byłby przez nią przyciągany lub odpychany
i umożliwiałby lot w dowolnym kierunku.

Zupełnie odmienne zdanie ma co do napędu NCU.